

EntschlieÙungen des 19. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1981

Arbeitskreis I:

»Die Nachschulung alkoholauffälliger Kraftfahrer und die gerichtliche Praxis«

Nach Auffassung des Arbeitskreises I sind Nachschulungskurse als Ergänzung bisheriger Maßnahmen zur Besserung erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer geeignet. Daher sollten sich Richter, Staatsanwälte und Rechtsanwälte mit den angebotenen Nachschulungskursen vertraut machen.

Die Teilnahmebescheinigung eines anerkannten Instituts sollte für den Richter eine wesentliche Entscheidungshilfe sein.

Mehrheitlich vertrat der Arbeitskreis die Auffassung, daß der Richter bereits im Erkenntnisverfahren verpflichtet ist zu prüfen, ob durch die Nachschulung die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder eingetreten ist, was im Ausnahmefall zum Verzicht auf den Maßregelausspruch, im Normalfall zu einer Verkürzung der Sperrfrist führen kann. Eine Minderheit setzte sich dafür ein, daß die Berücksichtigung der Nachschulung im Erkenntnisverfahren nicht zum Verzicht auf den Maßregelausspruch führen soll, jedoch eine verkürzte Sperrfrist rechtfertigen kann.

Eine überwiegende Mehrheit setzte sich dafür ein, daß der § 69 a Abs. 7 Satz 2, 1. Alternative StGB, dahin abgeändert werden sollte, daß die Aufhebung der Sperrfrist bereits nach drei Monaten zulässig ist. Eine Minderheit hielt diese Änderung nur unter der Voraussetzung vertretbar, daß der Täter unter Einschluß der vorläufigen Sicherungen seinen Führerschein mindestens sechs Monate entbehren mußte.

Der Arbeitskreis hält zudem den Ausbau vorbeugender Maßnahmen gegen die Alkoholgefahren im Straßenverkehr für dringend erforderlich und empfiehlt, dieses Thema einem Arbeitskreis des nächsten Verkehrsgerichtstages zuzuweisen.

»Aktuelle Fragen zum Alkohol im Straßenverkehr«

1. Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Alkohols am Steuer erscheint z. Z. grundsätzlich als ausreichend. Namentlich die 1973 erfolgte Einführung der 0,8-Promille-Grenze hat sich im allgemeinen bewährt. Die zuständigen Stellen werden jedoch aufgefordert, die Verkehrserziehung und die Überwachung auf dem Gebiete des Alkohols am Steuer zu intensivieren und dabei insbesondere auf einen Bewußtseinswandel in der moralischen Bewertung der Trunkenheitsfahrt hinzuwirken.
2. Zur Eindämmung und besseren Überprüfung der zunehmenden (Schutz-)Behauptung eines sog. Nachtrunks sollten in geeigneten Fällen vermehrt Doppelblutentnahmen durchgeführt werden. Die Landesjustizverwaltungen werden gebeten, Nr. 10 der bundeseinheitlichen Richtlinien – auch hinsichtlich des Entnahmezeitraumes und mit dem Ziele einer Definierung des Begriffs »schwerwiegende Straftat« – zu überprüfen.
3. Zur Vermeidung unnötiger Blutentnahmen, unbegründeter vorläufiger Fahrerlaubnisentziehungen und von begründeten Entschädigungsansprüchen wird empfohlen, vor der Anordnung und Durchführung der Blutentnahme vermehrt geeignete Atemalkohol-Testgeräte (wie z. B. Gaschromatographie, Infrarotabsorptionstechnik) zur Vorprüfung einzusetzen. Vor Kontrollgeräten in Gast- und Raststätten wird gewarnt, da sie nicht alle für die Beurteilung der Fahrsicherheit maßgeblichen Umstände berücksichtigen und verwerten können.
4. Die Gerichte werden gebeten, die Rechtsprechung zur Frage der alkoholbedingten Fahrunsicherheit von Mofa-Fahrern mit dem Ziele der Anwendung des allgemeinen Beweisgrenzwertes von 1,3 ‰ zu überprüfen.
5. Der Gesetzgeber sollte bei sich bietender Gelegenheit prüfen, ob es zur Vermeidung von Mißdeutungen und zur Unterstützung einer besseren plakativen Wirkung und Verkehrserziehung nicht angebracht ist, die Überschrift zu § 316 StGB durch eine zutreffendere Bezeichnung zu ersetzen. Ferner sollte geprüft werden, ob in den §§ 315 c und 316 StGB nicht der Begriff »Genuß« gestrichen und die Worte

»andere berauschende Mittel« durch die Worte »andere, die Fahrsicherheit beeinträchtigende Mittel« ersetzt werden sollten.

Der Praxis wird aus denselben Gründen empfohlen, anstelle des Begriffs der »Fahruntüchtigkeit« den dem Gesetz entsprechenden Begriff der »Fahrunsicherheit« zu verwenden.

Arbeitskreis III:

»Halterhaftung für Verstöße im ruhenden Verkehr?«

Der Arbeitskreis III geht als selbstverständlich davon aus, daß eine sinnvolle Nutzung des Kraftfahrzeugs nur möglich ist, wenn damit in angemessener Weise auch gehalten und geparkt werden kann und darf. Da die Parkraumnot in den Städten jedoch nicht behebbbar ist, bedarf es einer wirksamen Regelung und Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die bisher im Ordnungswidrigkeitenrecht verwurzelte Regelung hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Insbesondere ist bei Parkverstößen die Verfolgungsgleichheit nicht mehr gewährleistet. Diesem Mißstand sollte so schnell wie möglich abgeholfen werden.

Der Arbeitskreis empfiehlt dazu folgendes:

1. Ist bei einem Verstoß im ruhenden Verkehr der Fahrer nicht feststellbar oder sonst aus tatsächlichen Gründen nicht verfolgbar, so soll grundsätzlich der Rückgriff auf den Fahrzeughalter als Kostengaranten eröffnet werden.
2. Diese Rückgriffsmöglichkeit sollte verfahrensrechtlicher Natur sein und im Ordnungswidrigkeitenrecht geregelt werden. Dabei sollte die Belastung des Fahrzeughalters der des nicht verfolgten Fahrzeugführers entsprechen.
3. An den Gesetzgeber wird der dringende Appell gerichtet, die Lösung dieses Problems nicht länger aufzuschieben. Andererseits sollten die Straßenverkehrsbehörden die Beschränkungen des ruhenden Verkehrs auf ihre Zweckmäßigkeit hin überprüfen.

»Die Schadensabwicklung bei Massenfällen«

Die bei Massenfällen auftretenden tatbestandsmäßigen und rechtlichen Schwierigkeiten erschweren eine zügige und sachgerechte Schadenregulierung. Die Teilnehmer des Arbeitskreises IV halten diesen Zustand aus der Sicht des Verkehrsopfers für unbefriedigend. Unter Aufrechterhaltung des geltenden Versicherungs- und Haftpflichtsystems regen sie folgendes an:

1. Der BGH sollte seine neue, einschränkende Rechtsprechung zur Frage der Beteiligten nach § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB überprüfen und dem vollen Wortlaut des Gesetzes wieder Geltung verschaffen.
2. Die Kraftfahrversicherer werden aufgefordert, ihre Zusammenarbeit mit der Polizei bei der Aufklärung des Unfallherganges, bei der Feststellung der Beteiligten und des Schadenumfanges verstärkt fortzuführen. Ihre Ergebnisse sollen der Rechtsanwaltschaft zugänglich gemacht werden.
3. Bei Beteiligung von 20 und mehr Kraftfahrzeugen sollen die Kraftfahrversicherer nach ihrem Maßnahmenplan verfahren. Das bedeutet: in allen geeigneten Fällen Unterstellung einer Solidarhaftung und Entschädigung unter Berücksichtigung des eigenen Mitverantwortungsanteils.
4. Bei Beteiligung von weniger als 20 Kraftfahrzeugen sollen die Kraftfahrversicherer durch Erweiterung und Ergänzung ihrer Teilungsabkommen eine reibungslose Schadensabwicklung sicherstellen. Vor allem soll der zuerst in Anspruch genommene Krafthaftpflichtversicherer unverzüglich entsprechend den Empfehlungen des HUK-Verbandes und des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen den Schaden regulieren. Die Haftpflichtversicherer, die dem Teilungsabkommen nicht beigetreten sind, sollten zumindest für diese Fälle ihren Beitritt erklären.
5. Die von der Versicherungspflicht befreiten Kfz-Eigentümer und Kfz-Halter werden aufgefordert, sich diesen Regulierungsmechanismen anzuschließen.

»Kapitalisierung von Schadenersatzrenten«

1. Der Arbeitskreis sieht keinen Anlaß, eine Änderung des § 843 Abs. 3 BGB, wonach der Verletzte statt der Rente eine Abfindung in Kapital nur verlangen kann, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, vorzuschlagen.
2. Ist eine Kapitalabfindung vereinbart oder zugesprochen worden, kann sie auch bei wesentlicher Veränderung der für ihre Berechnung maßgebenden Verhältnisse nicht mehr entsprechend § 323 ZPO geändert werden.
3. Bei der vergleichswisen oder gerichtlichen Kapitalisierung sind vor allem folgende Faktoren versicherungsmathematisch zu beachten:
 - die Höhe der Schadenersatzrente,
 - die Laufzeit (ausgehend von der Sterbetafel sowie unter Berücksichtigung von Wiederverheiratungs- und Invalidisierungswahrscheinlichkeiten, des Vorversterbensrisikos der Unterhaltsberechtigten, der etwa verlängerten beruflichen Aktivität, insbesondere bei Selbständigen, und dergl.),
 - der rechnungsmäßige Zinsfuß,
 - die Zahlungsweise.
4. Für die Höhe der Rente sind von Bedeutung:
 - der derzeitige Betrag,
 - künftige personenbezogene Veränderungen (beruflicher Auf- und Abstieg, Rentenzugangsalter und dergleichen).
5. Wegen der Nichtanwendbarkeit des § 323 ZPO ist die künftige Entwicklung des für die Höhe des Schadens maßgeblichen Einkommensniveaus grundsätzlich zu beachten. Hierfür sind langfristige Prognosen derzeit nicht möglich, weil die wirtschaftliche Entwicklung in den letzten Jahrzehnten als alleiniger Maßstab ungeeignet ist. Es ist daher Verhandlungssache, ob, wie und in welchem Umfang eine Dynamik berücksichtigt werden kann; dies gilt auch für die dem Tatrichter nach § 287 ZPO obliegende Schätzung.

6. Anders als bei der gerichtlichen Entscheidung sollten bei der vergleichweisen Kapitalisierung die wirtschaftlichen Interessen der Vergleichspartner (z. B. konkrete Anlagemöglichkeiten, Verwaltungskosten des Zessionars und des Haftpflichtversicherers) angemessen berücksichtigt werden.

Arbeitskreis VI:

»Der Verkehrsunfall als Arbeits- und Dienstupfall«

1. Der Arbeitskreis VI befaßte sich als erstes mit dem von der Bundesregierung im Bundestag eingebrachten Entwurf eines § 122 Absatz 3 Sozialgesetzbuch X, der das Quotenvorrecht der Sozialversicherungsträger neu regeln soll. Dabei geht es um die praktisch sehr bedeutsame Frage, ob ein an einem Unfall mitschuldiger Sozialversicherter, der nach Erhalt der Versicherungsleistungen noch einen Restschaden hat, mit Vorrang vor den Sozialversicherungsträgern von dem Schädiger oder dessen Kfz-Haftpflichtversicherer Befriedigung verlangen kann. Ein uneingeschränkter Vorrang des Sozialversicherten wurde vom Arbeitskreis mit sehr großer Mehrheit abgelehnt. Der Arbeitskreis sprach sich ebenfalls nahezu einstimmig gegen die von der Bundesregierung vorgeschlagene Neuregelung aus. Mit ebenso großer Mehrheit befürwortete der Arbeitskreis eine Regelung im Sinn der sog. relativen Theorie. Dadurch würde erreicht, daß der verbleibende Restschaden (Schadensersatzanspruch abzüglich Sozialversicherungsleistungen) entsprechend einer etwaigen Mithaftung des Versicherten anteilig von ihm und den Sozialversicherern getragen wird. Einstimmig sprach sich der Arbeitskreis dafür aus, daß eine Neuregelung für alle Schadenfälle nach ihrem Inkrafttreten gelten solle.
2. Der Arbeitskreis sprach sich mehrheitlich dafür aus, den Rückgriff der Sozialversicherungsträger gemäß § 1542 RVO bzw. demnächst § 122 SGB X gegen Kfz-Halter und Fahrer, die den Schutz der Kfz-Haftpflichtversicherung aufgrund einer Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalles verloren haben, ebenso zu begrenzen wie in der Kfz-Haftpflichtversicherung (zur Zeit maximal 5000 DM).

Die Minderheit war der Auffassung, daß dies nicht gegenüber wirtschaftlich leistungsfähigen Regreßschuldern gelten könne.

3. Die Mehrheit sprach sich auch für eine Begrenzung des Rückgriffs der Sozialversicherungsträger nach § 640 RVO aus. Die Minderheit hielt demgegenüber die bereits bestehende Möglichkeit eines Rückgriffsverzichts nach billigem Ermessen (§ 640 II RVO) für ausreichend.
4. Der Arbeitskreis war einhellig der Auffassung, daß eine dem § 550 II RVO entsprechende Regelung in § 548 RVO aufgenommen werden solle. Damit soll sichergestellt werden, daß Umwege eines Kraftfahrers zur Unterbringung von Kindern und bei Fahrgemeinschaften auch dann unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung stehen, wenn sie im Rahmen von Dienstfahrten vorgenommen werden.

Arbeitskreis VII:

»Möglichkeiten zur Entlastung der Gerichte bei Bagatelldelikten«

Die starke Belastung der Gerichte in Bußgeldverfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Der gerichtliche Verfahrensaufwand steht in diesen Fällen zur Bedeutung der Sache oft in einem nicht mehr angemessenen Verhältnis. Zur Vereinfachung und Beschleunigung dieser Verfahren sind deshalb folgende Maßnahmen geboten:

1. Die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sollte sich auf solche Verstöße konzentrieren, die einwandfrei feststellbar und nachweisbar sind. Bei dem fließenden Verkehr sollten die Möglichkeiten, den Betroffenen eines Verkehrsverstoßes an Ort und Stelle anzuhalten, in größerem Umfang als bisher genutzt werden.
2. Die Bußgeldverfahren der Verwaltungsbehörden wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten sollten in den Ländern im Interesse einer einheitlichen und zweckmäßigen Handhabung durch Schaffung von Zentralstellen möglichst konzentriert werden.

3. Die Einspruchsfrist von einer Woche sollte verlängert werden, und zwar mindestens auf zwei Wochen.
4. Bei einem Einspruch gegen den Bußgeldbescheid sollte die Verwaltungsbehörde vor Abgabe der Sache in das gerichtliche Verfahren den Sachverhalt nochmals unter Ausnutzung der ihr bekannten Beweismittel prüfen und näher aufklären. Dabei sollten etwaige Beweisunterlagen herangezogen oder sonst aktenkundig gemacht werden.
5. Dem Betroffenen sollte im Einspruchsverfahren vor Abgabe der Sache in das gerichtliche Verfahren nochmals Gelegenheit gegeben werden, Einwendungen gegen die Beschuldigung vorzubringen. Dabei sollte seinem Verteidiger Gelegenheit zur Akteneinsicht gewährt werden.
6. Die Beweisaufnahme sollte im gerichtlichen Verfahren wie folgt vereinfacht durchgeführt werden können:
 - a) Schriftliche Beweisunterlagen sollten mit Zustimmung der Beteiligten verwertbar sein;
 - b) bei dem Umfang der Beweisaufnahme sollte nach weit überwiegender Ansicht des Arbeitskreises die Bedeutung der Sache berücksichtigt werden.
7. Das Widerspruchsrecht des Betroffenen gegen das schriftliche Verfahren sollte in sinnvoller Weise begrenzt werden (z. B. keine Berücksichtigung eines verspäteten Widerspruchs).
8. Die Möglichkeit des Absehens von Urteilsgründen sollte erweitert werden.
9. Die Möglichkeit, in geringfügigen Fällen kein Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Amtsgerichts vorzusehen, wird mit großer Mehrheit abgelehnt.
10. Auslagen des Betroffenen, die er durch ein mißbräuchliches Verhalten selbst verursacht hat, sollten ihm auferlegt werden können.

»Transport gefährlicher Güter zu Wasser und zu Lande«

1. Der Arbeitskreis empfiehlt, entsprechend dem Zweck der Gefahrgutvorschriften – nämlich die Allgemeinheit vor Gefahren zu schützen – die Risiken des Transportes gefährlicher Güter über die bisherigen Erfahrungswerte hinaus systematisch zu erforschen.
2. Die am Transport gefährlicher Güter Beteiligten müssen wegen der umfangreichen und von der Sache her komplizierten Materie zu ihrem eigenen wie zum Schutze der Allgemeinheit mit den Informationen vertraut gemacht werden, die für die sichere Abwicklung des Transports und für Maßnahmen bei Unfällen erforderlich sind.
3. Die Verbände der Hersteller gefährlicher Güter und die Verbände der Verkehrsträger sowie des Verkehrshilfsgewerbes sollen – möglichst international – zusammenwirken, um gemeinsam sicherzustellen, daß in Notfällen den Hilfsorganisationen die notwendigen Erkenntnisse sowie Hilfsmittel zur Verfügung stehen.
4. Das Vorhaben, die bestehenden einzelnen Gefahrgutvorschriften so weit wie möglich zusammenzufassen, zu harmonisieren, zu vereinfachen, und die gleichzeitige Inkraftsetzung nationalen und internationalen Rechts werden für besonders dringlich gehalten.